引用格式：李佳洺，王姣娥. 建立服务新发展格局的内通外联网络化国土空间格局. 中国科学院院刊, 2024, 39(4): 702-713, doi: 10.16418/j.issn.1000-3045.20240319005.
Li J M, Wang J E. Establishing networked territorial spatial pattern to serve new development pattern. Bulletin of Chinese Academy of Sciences, 2024, 39(4): 702-713, doi: 10.16418/j.issn.1000-3045.20240319005. (in Chinese)

建立服务新发展格局的内通外联网络化国土空间格局

李佳洺[1,2*]　王姣娥[1]

1 中国科学院地理科学与资源研究所　北京　100101
2 中国发展战略学研究会　城市与区域发展战略专业委员会　北京　100049

摘要　以重大战略通道为主的网络化国土空间格局是构建“双循环”新发展格局的重要支撑。业已形成的“两横三纵”重大战略通道能够有效促进经济社会要素向主要城市群地区集聚。但是，以南北联通为主的纵向战略通道与东西向经济社会联系及交通通道等不匹配、不协同；同时，还存在京津冀城市群横向支撑不足、陆海通道横向带动作用较弱、与对外通道衔接不够等问题。未来应构建“三横三纵”重大战略通道，实现国内战略通道与对外通道融合，加强横贯中西的横向战略通道建设，发挥好沿海城市群对中西部的带动作用，支撑主体功能区战略优化，形成网络化陆域空间格局。

关键词　新发展格局，重大战略通道，主体功能区战略，国土空间格局

DOI　10.16418/j.issn.1000-3045.20240319005
CSTR　32128.14.CASbulletin.20240319005

2020年4月10日，习近平总书记在中央财经委员会第七次会议上的讲话《国家中长期经济社会发展战略若干重大问题》中首次提出构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局（以下简称“新发展格局”）的概念。此后在《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》和党的二十大报告等纲领性文件中不断强调，“加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。新发展格局是党中央积极应对当前形势作出的重大战略决策，成为较长时

*通信作者
资助项目：国家自然科学基金重点项目（42230510），《全国主体功能区优化实施规划》（贯彻落实党的二十大重要改革任务、国务院2024年重点任务）前期研究课题（121107000000190015），国家自然科学基金面上项目（42171178）
修改稿收到日期：2024年4月3日

间内发展的总指引。

新发展格局提出的“国内大循环”与“国内国际双循环”指明了经济循环体系的方向。已有的关于新发展格局的科学内涵、实施路径、政策体系[1-3]等的研究也将重点聚焦于发挥超大规模市场优势、高水平对外开放、新型工业化等方面，对于新发展格局在空间上的落实关注较少[4]。但是“双循环”的实现不仅需要打通经济循环堵点、转变传统经济运行模式等体制机制的转变，而且需要对国土空间战略格局进行系统性、战略性谋划，以支撑新发展格局的实现。尤其是加快重大战略通道的优化和建设，形成内通外连的网络化国土空间格局，对于经济循环体系的重塑具有重要的支撑作用，同时对于国内区域经济的协调发展等也具有重要意义。

1 我国重大战略通道及交通基础设施基本特征

1.1 “两横三纵”重大战略通道特征分析

“两横三纵”重大战略通道即以陆桥通道、沿长江通道为2条横轴，以沿海、京哈京广、包昆和西部陆海新通道为3条纵轴。2013年12月中央城镇化工作会议正式提出“两横三纵”城镇化战略格局，《全国国土规划纲要（2016—2030年）》将“两横三纵”作为主要开发轴带，促进国土集聚开发。2023年发布的《全国国土空间规划纲要（2021—2035年）》也坚持将“两横三纵”作为国土开发的主要轴带和战略通道。

1.1.1 重大战略通道社会经济特征

“两横三纵”重大战略通道是我国核心发展轴，呈现以纵向轴带为主的特征。“两横三纵”战略通道串联我国19个主要城市群，2022年国内生产总值（GDP）总计超过100万亿元人民币，人口接近12亿人，在全国的占比分别接近90%和84%，是我国经济和人口集聚的核心发展轴。“两横三纵”5条发展轴中，纵向的沿海通道和京哈京广通道涉及的城市群数量及经济、人口规模都是最大的，合计集聚了我国近3/4的经济活动和67%的人口（辽中南城市群和珠三角城市群不重复计算），表明我国经济和人口主要集中在京哈京广通道及以东的区域。

沿海通道和京哈京广通道2条纵向通道存在一定差异，前者集聚的经济规模更大，后者则集聚的人口更多。沿海通道的经济规模超过55万亿元人民币，是5条发展轴中规模最大的，接近2条横向通道的总和；京哈京广通道的经济规模与沿海通道相差超过8万亿元人民币，但人口规模则多近8 000万人，在全国的占比超过40%，明显高于其他4条发展轴（表1）。

同时，“两横三纵”战略通道经济社会规模的差距也体现了我国“南高北低、东快西慢”的区域发展主要特征。陆桥通道和沿长江通道的2条横向通道中，后者经济和人口集聚的规模明显大于前者，分别是前者的1.6倍和3倍以上，体现了我国的南北差异；3条纵向发展轴中，包昆和西部陆海新通道在经济和人口规模上明显低于东部的沿海通道和中部的京哈京广通道，体现了我国的东西差异。

1.1.2 重大战略通道与经济社会联系匹配性分析

我国经济联系总体呈现依托黄河、长江、珠江三大流域东西向联系为主的特征。依据省份间投入产出表，京津冀、长三角、珠三角三大增长极之间存在大规模的投入-产出联系，而后方腹地城市基本按流域与三大增长极形成紧密的经济联系。

从更多反映货物流向的第二产业投入产出情况来看，山西与京津冀地区的产业联系规模占其对外联系总规模的近1/4，加上河南等黄河流域临近省份，则占比接近40%（38.74%）；湖南、湖北等长江中游城市群省份虽然就单一省份而言，与广东的联系规模最大，但整体而言，与长三角地区的产业联系总规模都接近或超过珠三角的2倍；广西与广东的产业联系规模在广西与其他省份联系总规模的占比超过1/5，同时

表1　2022年“两横三纵”战略通道涉及的城市群和经济人口规模

Table 1　Urban agglomerations and economic population scale involved in ‘Two Horizontals and Three Verticals’ strategic passageways in 2022

战略通道		GDP（亿元人民币）	常住人口（万人）	涉及城市群
“两横”	陆桥通道	141 535.51	23 586.01	中原城市群、关中平原城市群、宁夏沿黄城市群、兰西城市群、天山北坡城市群
	沿长江通道	431 588.21	39 052.56	长三角城市群、长江中游城市群、成渝双城经济圈
“三纵”	沿海通道	551 836.92	48 867.46	辽中南城市群、山东半岛城市群、长三角城市群、粤闽浙沿海城市群、珠三角城市群、北部湾城市群
	京哈京广通道	471 642.75	56 655.19	哈长城市群、辽中南城市群、京津冀城市群、山西中部城市群、中原城市群、长江中游城市群、珠三角城市群
	包昆和西部陆海新通道	184 903.45	25 137.97	呼包鄂榆城市群、关中平原城市群、成渝双城经济圈、黔中城市群、滇中城市群、北部湾城市群

重庆、四川、贵州、云南与广东产业联系的规模也是各省份中最大的，且除四川外，其他3个省份与广东的联系规模超过或接近与上海、江苏、浙江联系规模的总和（图1）。

从人口迁移情况来看，我国人口自中西部向京津冀、长三角、珠三角等沿海发达地区集聚。第七次人口普查的结果表明，天津、河北、山西、内蒙古等黄河流域省份均以北京作为首选迁入地；山东人口迁往的首选地为临近的江苏，其比例和北京也基本相当；黄河中游的河南、陕西以长三角地区为主要迁移目的地；江苏、浙江、安徽等则以长三角地区作为人口迁移的主要目的地；湖北、湖南、江西等长江中游省份

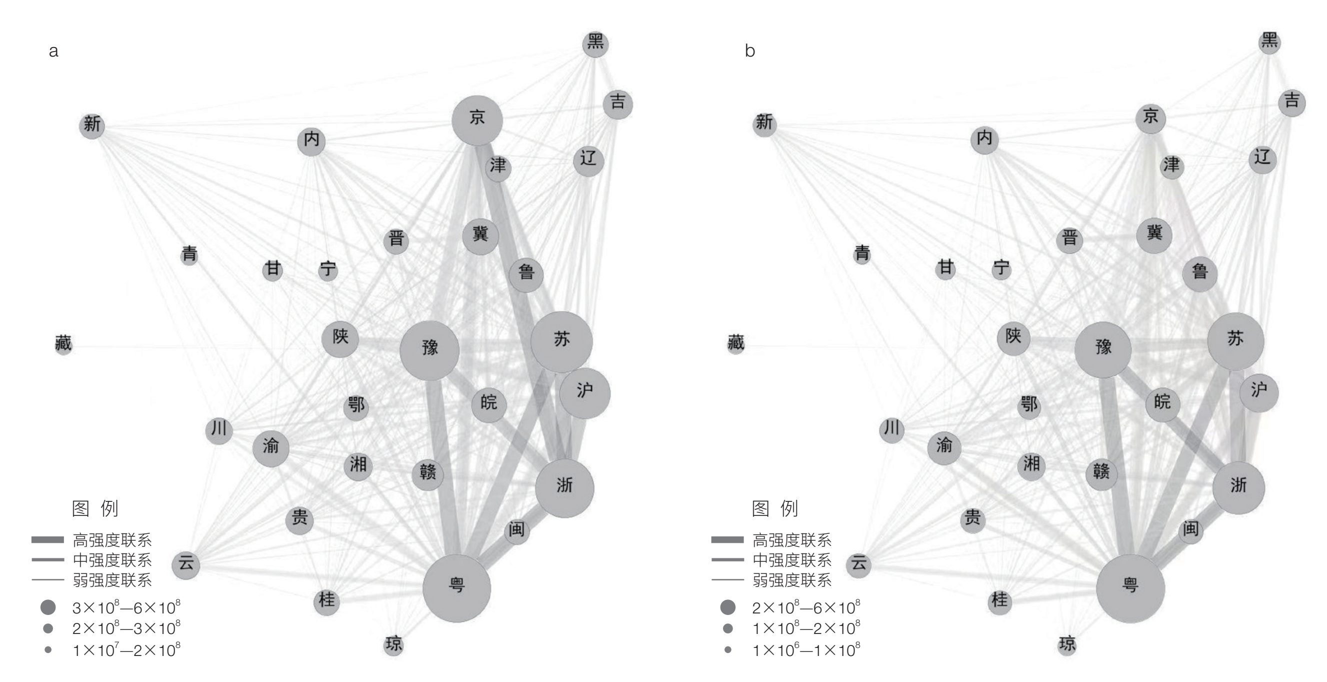


图1　省际投入产出联系强度

Figure 1　Intensity of inter-provincial input-output linkages

（a）全部行业；（b）第二产业

(a) All industries; (b) Secondary industry

以广东为主要迁移目的地；广西、海南、重庆、四川、云南等珠江流域省份也均以广东为人口迁移的首选目的地，尤其是广西有超过70%的迁移人口流向广东，这一比例在四川、云南、贵州也超过20%[5]。总体而言，我国经济联系和人口流动均呈现以东西向为主的特征，京津冀、长三角珠三角三大增长极对于流域中下游影响更为明显，河南、陕西、湖南、四川、重庆等中上游省份社会经济联系并不完全与流域对应。

尽管“两横三纵”战略通道串联起我国经济和人口主要集聚区，但是与我国经济社会要素流向也存在一定的不匹配问题。沿海通道、京哈京广通道和沿长江通道与我国经济社会联系方向基本一致，但是路桥通达及包昆和西部陆海新通道则与北方和西部地区经济社会联系的总体走向不一致；同时，京津冀和珠三角地区与后方腹地的经济社会联系也缺乏重大战略通道的支撑。

1.1.3 重大战略通道与交通通道的协同性分析

我国《中长期铁路网规划》中提出“八纵八横”为主通道的高速铁路格局，《国务院关于印发“十三五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》提出要构建横贯东西、纵贯南北、内畅外通的“十纵十横”综合运输大通道。总体上，我国交通通道包括“八纵八横”高速铁路主通道和“十纵十横”综合运输大通道。

就“八横八纵”高速铁路主通道而言，横向通道与“两横三纵”战略通道的契合程度明显低于纵向通道。具体来说，陆桥通道和沿江、沪昆通道分别对应于陆桥通道和沿长江通道2条横向重大战略通道，而其他5条高速铁路的横向主通道则没有明确与之相对应的重大战略通道。京兰和青银通道均不涉及陆桥通道中的关中城市群等核心区域，对陆桥通道这一横向战略通道支撑作用有限；夏渝通道和广昆通道均位于泛珠三角区域，是东南沿海与西南地区联系的东西向通道，但是由于“两横三纵”战略格局中在华南地区缺乏东西向战略通道，因而没有可依托的重大战略通道；绥满通道则很大程度上是蒙东和黑龙江间区域性的东西向通道。8条纵向通道则与3条纵向重大战略通道基本一致，沿海和京沪通道是沿海战略通道的支撑，京港（台）、京哈－京港澳和呼南通道则支撑了中部的京哈京广战略通道，京昆、包（银）海和兰（西）广通道则是包昆和西部陆海新通道的支撑（表2）。

“十纵十横”综合运输大通道中多数通道与“八横八纵”高速铁路主通道一致，差异主要是珲春—二连浩特、青岛—拉萨、福州—银川和厦门—喀什4条横向运输通道，以及北京—昆明、额济纳—广州和烟台—重庆3条纵向运输通道。其中，青岛—拉萨、北京—昆明2条综合运输通道少部分与路桥通道及包昆和西部陆海新通道重合，其他都与“两横三纵”重大战略通道基本不相关。

1.2 交通基础设施建设情况

国内交通基础设施支撑能力大幅提升。中国交通运输经历了快速发展的历程，与经济社会发展总体上经历了瓶颈制约、总体缓解、基本适应的过程，逐渐进入引领发展阶段[6]。2022年全国综合交通网络总里程已超过600万公里，国家综合立体交通网建成率约78.6%、主骨架线路建成率约87%[7]。高速铁路对100万以上人口城市的覆盖率超过95%，高速公路对20万以上人口城市覆盖率超过98%。高铁站点和民航机场1小时服务的人口和GDP占全国比重分别超过75%和85%，高速公路服务的人口和GDP占比均在95%以上。直辖市、省会（首府）和副省级城市的1小时交通圈覆盖人口和GDP占全国的比重超过50%和65%，2小时交通圈的二者占比分别在75%和90%以上[8]。

对外交通基础的国际互联互通水平不断提高。中欧班列成为中欧间标志性运输合作平台，截至2023年6月中欧班列已铺画86条运行线路，通达欧洲25个国

表2　重大战略通道与交通通道对应基本情况

Table 2　Basic information on major strategic passageways and corresponding transportation channels

“两横三纵”重大战略通道		“八横八纵”高速铁路主通道	“十纵十横”综合运输大通道
“两横”	陆桥通道	陆桥通道	陆桥运输通道
	沿长江通道	沿江通道、沪昆通道	沿江运输通道、上海—瑞丽运输通道
“三纵”	沿海通道	沿海通道、京沪通道	沿海运输通道、北京—上海运输通道
	京哈京广通道	京港(台)通道、京哈－京港澳通道、呼南通道	北京—港澳台运输通道、黑河—港澳运输通道、二连浩特—湛江运输通道
	包昆和西部陆海新通道	京昆通道、包(银)海通道、兰(西)广通道	包头—防城港运输通道、临河—磨憨运输通道、北京—昆明运输通道
非重大战略通道		横向通道：绥满通道、京兰通道、青银通道、夏渝通道、广昆通道	横向运输通道：绥芬河—满洲里运输通道、珲春—二连浩特运输通道、西北北部运输通道、青岛—拉萨运输通道、汕头—昆明运输通道、福州—银川运输通道、厦门—喀什运输通道
			纵向运输通道：北京—昆明运输通道、额济纳—广州运输通道、烟台—重庆运输通道

家216个城市，形成了以“渝新欧”“长安号”“蓉欧”“郑欧”“义新欧”为主体的班列常态化运输系统。此外，在共建“一带一路”背景下，新欧亚大陆桥、中国—中南半岛、中蒙俄及中巴经济走廊的基础设施建设推进较快，中老铁路、蒙内铁路、亚吉铁路、安伊高铁、雅万高铁等跨境铁路或境外铁路已开通运营，交通互联互通成为“五通”中取得较大收获的先行领域，有力支撑了“一带一路”倡议和高水平对外开放的建设。

1.3 重大战略通道建设面临的主要问题

（1）以纵向为主的战略通道与横向为主的经济社会联系不匹配。“两横三纵”重大战略通道体系对于南北纵向联系的支撑明显强于横向联系，尤其是陆桥通道引领东西向经济社会联系较弱的情况下，东西横向联系的支撑更显不足。但是从经济联系和人口迁移的结果来看，从中西部向东部沿海发达地区集聚的趋势又十分明显，因此重大战略通道的格局一定程度上与我国经济社会联系的趋势存在一定偏差。具体来说，沿海通道一定程度上支撑了京津冀、长三角、珠三角三大增长极之间高强度的经济社会联系，但是三大城市群与后方腹地的联系支撑相对较弱；除沿长江通道能够支撑长三角与长江中游的联系外，京津冀和珠三角城市群与后方腹地的联系都缺乏相应通道支撑。京哈京广通道纵贯中部地区，支撑了北方对于中部和南部地区的能源保障，以及长江中游城市群与珠三角城市群的联系，但是对于河南等与长三角城市群联系紧密的中部地区则支撑较弱。包昆和西部陆海新通道支撑的西部地区南北向联系依然较弱，成渝地区、关中地区及广西、云贵等更多的是与东部沿海的地区形成紧密的经济社会联系。

*（2）京津冀城市群作为纵向通道的核心节点与其建设北方地区经济核心的定位不相符。*京津冀城市群在“两横三纵”重大战略通道体系中被作为京哈京广纵向通道的重要节点，尤其京津冀城市群作为北方地区经济发展的核心区域，更应该对整个北方地区发挥重要引领带动作用。现阶段京津冀地区已经对山西、内蒙古、山东等北方省份经济社会要素形成强大的吸引力，然而在“两横三纵”体系中缺少支撑京津冀城市群与后方腹地联系的横向战略通道。同时，陆桥通道作为北方地区重要的横向通道，连接的沿海地区为

山东半岛城市群，其相对较低的发展能级不足以引领关中城市群、中原城市群等陆桥通道核心城市群的发展，因此河南、陕西等更倾向于与长三角等长江流域主要区域产生紧密的经济社会联系。总体上，“两横三纵”体系下，京津冀城市群与后方腹地联系的通道支撑不足，而陆桥通道则由于缺少核心引领区而未能有效引导北方地区的要素集聚和流动。

（3）重大战略通道对于交通通道的统领作用不足。“八横八纵”高速铁路主通道和“十纵十横”综合运输大通道与“两横三纵”重大战略通道的协同程度都不高，尤其是“十纵十横”综合运输大通道有多条通道与重大战略通道差异很大。一方面，由于“两横三纵”重大战略通道体系中缺少支撑珠江—西江经济带的横向通道，导致交通通道与重大战略通道存在差异；另一方面，一些交通通道尤其是综合运输通道也缺少现阶段经济社会要素流向的明确支撑。

*（4）交通基础设施建设仍然存在区域间和城乡间的不平衡问题。*东部地区交通基础设施建设相对较早，网络相对成熟；但是，由于较高的运输需求，部分交通站点和线路处于运力饱和状态，资源配置有待进一步提高。相比之下，中部地区主要通道运输能力不足，西部地区存在交通建设对国土空间支撑能力偏弱的问题：其一级公路占比不足1%，公路等级结构有待优化，未来近80%的国家高速公路规划线路位于西部地区[9]。此外，城乡之间交通结构矛盾突出，部分农村公路的建设和养护水平较低。边疆地区等特殊地区的交通基础设施建设也有待提升。

2 网络化空间格局面临的新形势、新要求

“两横三纵”战略通道是“十二五”时期提出的，以串联国内重点城市化地区为核心目标，聚焦于国内主要城市群地区间的协同。新时期国内外发展形势发生了深刻变化，为应对日趋复杂的国际环境，我国加快推进“一带一路”倡议，提出构建“双循环”新发展格局，实施优化区域协调发展战略和主体功能区战略等，这些新的战略举措都对重大战略通道的建设提出了新要求。

2.1 “双循环”新发展格局需要国内重大战略通道与对外通道的深度融合

“两横三纵”重大战略通道是以我国自身的城市化战略格局为基础，通过串联主要城市化地区，培育壮大城市群，促进要素协同集聚，推动经济社会高质量发展。重大战略通道的建设极大地促进了我国城市群地区的发展，较好地支撑了国内大循环，但是对于国内国际双循环相互促进的支撑不足。新发展格局下，“双循环”体系与“一带一路”倡议相呼应，在面对西方国家贸易保护主义的压力，需要在东部沿海开放的基础上，进一步扩大和提升西部沿边地区对外开放水平，促进共建“一带一路”国家与我国经济产业的融合，保持我国外循环的畅通与韧性。因此，未来战略通道的构建不仅要考虑国内的区域协调发展，而且要加强与对外国际通道建设的衔接，重视与“一带一路”倡议提出的新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅六大国际经济合作走廊等的融合，推进与“一带一路”共建国家市场对接，促进生产要素在国内市场与国际市场间的高效流动。

2.2 产业链供应链的安全稳定需要重大战略通道促进能源及战略性矿产资源的开发运输

新冠疫情等突发事件凸显全球产业链、供应链脆弱性，同时美西方对我国的“围堵”“遏制”使得我国“要着力打造自主可控、安全可靠的产业链供应链”。习近平总书记强调，“产业链供应链安全稳定是构建新发展格局的基础”。能源和关键矿产资源是确保产业链供应链安全稳定的基础，甚至在新能源等新质生产力加快发展中发挥重要作用。就能源保障而言，除中部南北向煤炭运输通道外，重大战略通道还需要考虑与中俄、中缅及中国—中亚等重大国际能源

通道的对接；就战略性矿产资源而言，重大战略通道应能够保障我国中西部重点能矿基地与我国重点产业基地之间的物资运输，并与镍、钴等进口通道有效衔接。

2.3 边境地区安全稳定与经济发展需要重大战略通道的支撑

保障国家发展安全也新发展格局的重要内容，重大战略通道的建设需要支撑国家地缘安全，尤其是边境地区的安全稳定。党的二十大报告明确提出"以新安全格局保障新发展格局"。我国东部地区交通体系相对完善，物资保障和供给能力较强，重点在于建设军地一体化的物流体系，进一步增强物流运输保障能力。我国西部边境地区交通基础设施相对薄弱，在重大战略通道构建中要重点加强与中印边境地区及与中亚国家相邻的西藏、新疆和云南等边境地区的中心城市和口岸地区的对接，保障边境地区安全稳定，同时也通过支撑口岸地区发展带动整个西部边境地区的经济社会发展。

2.4 区域协调发展战略、主体功能区战略实施优化等需要重大战略通道相应的优化调整

在推动要素向主要城市群地区集聚的基础上，重大战略通道还需要在区域协调发展战略和主体功能区战略等国家重大战略中发挥积极作用，助力解决发展的不平衡不充分问题。区域协调发展战略重点是要实现东、中、西部及东北地区的协调发展，解决区域发展差距过大等不平衡问题。在新时期守住安全发展底线的背景下，区域协调发展至少还应该包括解决关键产业过度集聚问题，提高在新冠疫情等突发情况下产业链、供应链的安全韧性。这需要在全国形成多个产业链、供应链相对完善的区域经济体系，各区域经济体系又能够保持自身特色和比较优势。同时，主体功能区战略优化的思路也需要推动区域由单一功能向综合功能转变，实现资源禀赋相近、产业联系紧密的邻近省区的一体化发展。无论多个产业链、供应链相对完善的区域经济体系的构建还是多省区一体化发展，都需要重大战略通道的有效支撑，促进要素在各区域内部及区域之间的高效流动，充分发挥各区域的比较优势，实现区域间的优势互补、协调发展，以及国家产业链、供应链安全韧性的整体提升。

3 构建服务新发展格局的网络化空间格局

未来战略通道构建应以"两横三纵"为基础，对以串联主要城市群为主的重大战略通道进行延伸扩展。通过积极对接主要对外通道和边境口岸，强化东部沿海地区对中西部地区带动作用，促进综合功能区间联系，优化综合交通网络，形成"三横三纵"的网络化陆域空间格局主框架（图2）。努力实现国内重大战略通道与国际对外通道的深度融合一体化建设，支撑要素在国内市场和国际市场的高效循环，服务新发展格局。

3.1 延伸国内重大战略通道，加快与沿边对外通道口岸对接联通

*重点是进一步推动重大战略通道向西部沿边地区延伸，促进我国西部的霍尔果斯、喀什、亚东、吉隆、瑞丽、磨憨、凭祥、东兴对外开放口岸建设，提升国内国际要素整合能力，实现对外开放战略与重大区域战略协同，推动国内循环和国际循环互促共进，支撑新发展格局。*具体来说，*① 促进路桥通道向新疆重点口岸延伸*，结合南疆铁路等建设，加强中西部核心城市与霍尔果斯、喀什等口岸城市联系，对接新亚欧大陆桥、中巴、中国—中亚—西亚经济走廊建设，强化与中亚、欧洲的经济联系，保障我国能源资源供给安全；*② 促进沿长江通道进一步向瑞丽、磨憨等口岸地区延伸*，以沪昆铁路、渝昆高铁、中老铁路等为支撑，增强对东南亚地区经济发展的辐射和整合能力；*③ 促进路桥通道和沿长江通道向西藏边境地区延伸*，以青藏铁路、川藏铁路等为依托，共同保障日喀则、阿里、山南、林芝等边境地区的国防安全，并支



图 2 “三横三纵”重大战略通道格局

Figure 2 Layout of ‘Three Horizontals and Three Verticals’ strategic passageways

撑拉萨和日喀则等中心城市及亚东、吉隆、樟木等重点口岸城镇与孟中印缅国际经济合作走廊及环喜马拉雅经济合作带衔接，加快西藏边境地区经济社会发展；④ 强化珠江—西江东西向发展带，促进珠江—西江经济带进一步向北部湾的凭祥、东兴等口岸城市延伸，依托珠江—西江黄金水道及平陆运河建设，强化粤港澳大湾区与东南亚地区产业链、供应链的融合；⑤ 进一步完善西部陆海新通道，打通长江经济带发展与黄河流域生态保护和高质量发展两大国家区域战略，实现西北地区与西南地区对外通道的联通，不断提升对于欧洲、中亚地区与东南亚、南亚地区优势资源的整合能力；⑥ 推动京哈京广通道南北双向扩展，向北扩展至满洲里、绥芬河等中俄口岸地区，向南扩展至海峡西岸城市群和北部湾等，保障要素高效流动，强化南北方优势资源互补。

同时，要加快重大战略通道沿线核心节点区域和战略性矿产资源基地建设。重大战略通道延伸尽管促进了国内通道与对外通道的融合，畅通了东部沿海与西部沿边口岸交通联系，有效地支撑了国内外要素循环，但是重大战略通道的延伸也极大地增加了通道两端的空间距离，使得货物运输成本过高。考虑到货物运输的经济性，重大战略通道的延伸还需要加快成渝双城经济圈和关中城市群等通道沿线核心节点区域的发展，将这些区域建设成为国内要素与国际要素整合的关键区域。以西部核心节点区域建设为引领，以战略通道延伸为支撑，实现口岸城镇繁荣，带动西部沿边地区发展，加快西部地区发展。同时，结合西部油气和关键矿产资源运输通道建设，依托乌鲁木齐、兰

州、昆明等西部中心城市和格尔木等能源资源富集地区，建设大型战略性矿产资源基地，有效地保障西部地区能源资源供给，并通过重大战略通道的构建支撑东中部地区发展。

3.2 完善横向重大战略通道建设，发挥沿海城市群向内横贯中西带动作用

*以重大战略通道建设，强化沿海城市群对中西部腹地的带动作用。*把握我国资源要素东西横向流动的总体趋势，以京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大增长极为引领，沿黄河流域、长江流域和珠江流域构建3条横向战略通道，增强沿海城市群对中西部地区的带动作用。同时，充分发挥西部地区能源及矿产资源、特色生物资源、生态旅游资源等资源优势，结合支撑"东数西算"等国家重大战略的新型基础设施建设，加快中西部地区发展，落实区域协调发展战略。

*突出京津冀城市群对于北方地区的东西向带动作用。*京津冀城市群应充分发挥作为北方地区发展核心引领区的作用，强化对于华北、西北和东北地区的辐射带动作用，转变主要作为南北向战略通道核心节点区域的定位。*① 理清京津冀地区的后方腹地，强化黄河流域作为京津冀城市群的腹地区域。*目前，北方地区的东西向联系主要依托路桥通道，路桥通道在东部沿海的核心节点区域为山东半岛城市群。而京津冀城市群西向联系的交通通道则主要指向为山西中部城市群、呼包鄂榆城市群和宁夏沿黄城市群，偏离中原城市群、关中城市群的华北等北方地区高能级城市群地区。未来应该明确将黄河流域作为京津冀城市群的腹地区域，发挥京津冀龙头带动作用的同时，也强化腹地对于京津冀的战略支撑作用。*② 构建以京津冀城市群为主、以山东半岛城市群为辅的双核引领的路桥通道。*在依托陇海线形成的以山东半岛为引领的路桥通道的基础上，将京津冀城市群融入路桥通道，增强路桥通道对于华北、西北地区的辐射带动作用，打造北方地区主要横向发展带。*③ 强化京津冀城市群自身对后方腹地的带动能力。*充分发挥北京、天津双核作用，重点增强以天津为核心的渤海湾港口城市先进装备制造、化学新材料等产业链长、带动能力强的产业发展，形成北方地区先进制造业发展核心区域，进而带动后方中西部腹地区域的发展。结合关中城市群等中西部核心节点区域的发展，以及西北地区战略性能源资源基地和数据中心等的开发建设，共同增强路桥通道沿线区域的发展动能，逐步扭转南北差距不断扩大的趋势。

*进一步强化长三角城市群和粤港澳大湾区对中西部地区的引领作用。*长三角城市群通过沿长江经济带已经能够很好地引领长江中游城市群和成渝双城经济圈等中西部城市群发展，未来应依托沪昆铁路等的建设，进一步增强对于长江经济带各省份的带动作用。粤港澳大湾区沿珠江—西江经济带辐射广西、云南、贵州等西南地区的发展格局也基本形成。近年来，随着与越南等东南亚地区产业链的紧密联系，粤港澳大湾区与北部湾等西南地区重点城市群的经济联系不断增强。未来推动以粤港澳大湾区为引领的华南地区横向战略通道与沿海通道的融合，进一步强化沿海发达地区对中西部地区的带动作用，支撑和提升广西、云南沿边口岸的窗口作用。

3.3 强化综合功能区联系，支撑主体功能区战略优化

3条贯通东西的横向重大战略通道能够有效地支撑三大流域跨区域产业联动发展和劳动力合理流动；沿海、京哈京广、包昆南北通道3条纵向战略通道更多地是畅通资源能源及资本和创新要素的南北向高效流动。加快形成"三横三纵"为主通道的网络化陆域国土空间战略格局，助推综合功能区内省份一体化和跨功能区分工协同。

沿海通道串联的主要城市群均为改革开放后，在外向型经济推动下快速崛起的区域，均为我国对外开放的主要窗口区域，与后方腹地形成紧密的协作关

系。加之，沿海港口间的近海航运可以分担东部沿海地区南北向大宗货物运输的压力。因此，沿海通道更重要的是支撑城市群间人员、资金、信息及创新要素的高效流动，进一步提升沿海城市群创新能力，加快培养发展新质生产力新动能。

京哈京广通道作为串联东北、中部和南部沿海地区的纵向通道，承担南北方物资运输的重要职能，尤其是能源及矿产资源的运输。未来京哈京广通道重点是支撑我国东北地区能源和农副产品、黄河“几字弯”地区的能矿资源向我国中部及东南沿海地区的运输，保障中部地区能源资源供给，推动黄河下游和长江中游等中部地区综合功能区成为东部沿海地区产业转移的主要承载区和我国增强产业链、供应链安全韧性的重要保障区。同时，随着俄罗斯远东地区的开放、开发，京哈京广通道作为支撑俄罗斯远东地区贸易重要通道的作用有望不断增强。

包昆和西部陆海新通道重点是促进西北、西南、黄河“几字弯”地区，以及中亚、南亚、东南亚等矿产资源向成渝双城经济圈和关中平原城市群等发展条件相对较好的西部核心节点区域集聚，进一步增强西南地区能源和关键矿产资源供给安全，提升西部核心节点区域国内外资源整合和创新能力，带动西部地区的发展。同时，通过对国内外资源的有效整合，全面提高中西部内陆地区重点城市群的对外开放水平。

3.4 优化综合交通网布局，完善网络化陆域空间格局

未来我国交通运输应由追求速度规模向注重质量效益转变，由交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，兼顾公平、韧性与安全，面向全球视野、服务高水平对外开放[10]。统筹国际和国内网络，以资源优化配置为重点，打造多层级、一体化的交通基础设施枢纽体系，建设京津冀、长三角、粤港澳和成渝地区4个国际性综合交通枢纽集群。围绕重点城市和专业港站建设不同级别、不同功能的交通枢纽，支撑“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）建设。依托综合交通基础设施枢纽，多元化发展对外运输网络，促进国内不同区域之间交通基础设施网络融合，支持多式联运发展。加强边疆地区等特殊地区交通基础建设，促进区域间、城乡间的一体化发展，维护国家安全和社会稳定，满足人民日益增长的美好生活需要。

参考文献

1 黄群慧. 新发展格局的理论逻辑、战略内涵与政策体系——基于经济现代化的视角. 经济研究, 2021, 56(4): 4-23.
Huang Q H. The theoretical logic, strategic implication and policy system of the new development pattern: An economic modernization perspective. Economic Research Journal, 2021, 56(4): 4-23. (in Chinese)

2 李福岩, 李月男. 构建新发展格局: 生成逻辑, 核心内容与战略意义. 经济学家, 2022, (4): 28-36.
Li F Y, Li Y N. Constructing a new development pattern: Generative Logic, core content and strategic significance. Economist, 2022, (4): 28-36. (in Chinese)

3 高策, 祁峰. 构建新发展格局: 历史演变、现实逻辑、卡点瓶颈及实践路径. 经济社会体制比较, 2023, (3): 17-26.
Gao C, Qi F. Building a new development pattern: Historical evolution, realistic logic, bottlenecks and the path of practice. Comparative Economic & Social Systems, 2023, (3): 17-26. (in Chinese)

4 张一兵, 李善同, 何建武. 新发展格局下京津冀协同发展研究. 经济与管理, 2023, 37(3): 9-16.
Zhang Y B, Li S T, He J W. Research on the coordinated development of the Beijing-Tianjin-Hebei Region under the New Development Pattern. Economy and Management, 2023, 37(3): 9-16. (in Chinese)

5 王桂新. 中国省际人口迁移变化特征——基于第七次全国人口普查数据的分析. 社会科学文摘, 2022, (9): 100-102.
Wang G X. Research on characteristics of China’s inter-provincial migration: Based on the data of China’s Seventh

Population Census. Social Sciences Digest, 2022, (9): 100-102. (in Chinese)

6 金凤君, 陈卓. 新时代交通强国的地理内涵与目标. 经济地理, 2023, 43(2): 1-9.

Jin F J, Chen Z. Geographical connotation and target system of building national strength in transportation in the new era. Economic Geography, 2023, 43(2): 1-9. (in Chinese)

7 新华社. 数读中国这十年:超600万公里 综合立体交通网加速成型况. [2024-03-19]. https://www. gov. cn/yaowen/liebiao/202312/content_6921710.htm.

Xinhua News Agency. Decoding China's Decade: Over 6 Million Kilometers, the Accelerated Formation of a Comprehensive Three-Dimensional Transportation Network. [2024-03-19]. https://www. gov. cn/yaowen/liebiao/202312/content_6921710.htm.(in Chinese)

8 陈卓, 梁宜, 金凤君. 基于陆路综合交通系统的中国城市网络通达性模拟及其对区域发展格局的影响. 地理科学进展, 2021, 40(2): 183-193.

Chen Z, Liang Y, Jin F J. Simulation of city network accessibility and its influence on regional development pattern in China based on integrated land transport system. Progress in Geography, 2021, 40(2): 183-193. (in Chinese)

9 交通运输部推进交通强国建设领导小组. 交通强国建设专项研究成果汇编, 北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2020.

Ministry of Transport Leading Group for Advancing the Construction of a Transportation Powerhouse. Compilation of Special Research Achievements on the Construction of a Transportation Powerhouse. Beijing: People's Transportation Publishing Co., Ltd., 2020. (in Chinese)

10 王姣娥, 杜德林. 服务中国式现代化的交通强国内涵解析与学科建设思考. 经济地理, 2023, 43(3): 6-14.

Wang J E, Du D L. Building strong transportation network for serving Chinese-style Modernization: Connotation analysis and discipline development. Economic Geography, 2023, 43(3): 6-14. (in Chinese)

Establishing networked territorial spatial pattern to serve new development pattern

LI Jiaming[1,2*] WANG Jiaoe[1]

(1 Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

2 Urban and Regional Development Strategy Committee, Chinese Association of Development Strategy Studies, Beijing 100190, China)

Abstract A networked territorial spatial pattern, centered around major strategic corridors, plays a crucial role in supporting the construction of the new dual-circulation development pattern. The "Two Horizontals and Three Verticals" major strategic corridors that have been formed can effectively promote the concentration of socio-economic factors in major urban agglomerations. However, there exists a mismatch between the north-south vertical strategic corridors and the east-west socio-economic linkages and transportation corridors. Besides, the existing strategic corridors lack sufficient horizontal support for the Beijing-Tianjin-Hebei urban agglomeration, and the land and sea corridors exhibit weak horizontal driving effect and insufficient connection with external corridors. "Three Horizontals and Three Verticals" major strategic corridors should be constructed to realize the integration of domestic strategic corridors and external corridors, to utilize coastal city clusters as a driving force for central and western China, and to support the optimization of the functional zoning strategy.

Keywords new development pattern, major strategic corridors, functional zoning strategy, territorial spatial pattern

李佳洺 中国科学院地理科学与资源研究所副研究员，中国发展战略学研究会城市与区域发展战略专业委员会秘书长，中国自然资源学会资源型城市专业委员会委员。主要从事区域发展规划、产业区位与空间布局研究。E-mail: lijm@igsnrr.ac.cn

LI Jiaming Ph. D., Associate Researcher at the Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences (CAS), Secretary General of Urban and Regional Development Strategy Committee, Chinese Association of Development Strategy Studies, and Committee Member of the Resource-Based City Special Committee of China Natural Resources Society. He works on regional development planning, industrial location, and spatial layout research. E-mail: lijm@igsnrr.ac.cn

■责任编辑：岳凌生

*Corresponding author